



Συλλογή της Νομολογίας

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (τμήμα μείζονος συνθέσεως)

της 26ης Φεβρουαρίου 2013 *

«Προδικαστική παραπομπή — Αεροπορικές μεταφορές — Κανονισμός (ΕΚ) 261/2004 — Άρθρα 6 και 7 — Πτήση με ανταπόκριση (ή με ανταποκρίσεις) — Διαπίστωση καθυστέρησης κατά την άφιξη στον τελικό προορισμό — Καθυστέρηση διάρκειας ίσης ή μεγαλύτερης των τριών ωρών — Δικαίωμα αποζημίωσης των επιβατών»

Στην υπόθεση C-11/11,

με αντικείμενο αίτηση προδικαστικής αποφάσεως δυνάμει του άρθρου 267 ΣΛΕΕ, που υπέβαλε το Bundesgerichtshof (Γερμανία) με απόφαση της 9ης Δεκεμβρίου 2010, η οποία περιήλθε στο Δικαστήριο στις 11 Ιανουαρίου 2011, στο πλαίσιο της δίκης

Air France SA

κατά

Heinz-Gerke Folkerts,

Luz-Tereza Folkerts,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (τμήμα μείζονος συνθέσεως),

συγκείμενο από τους Β. Σκουρή, Πρόεδρο, Κ. Lenaerts, αντιπρόεδρο, Α. Tizzano, R. Silva de Lapuerta, Μ. Pešič, J. Malenovský (εισηγητή), Μ. Berger, Ε. Jarašiūnas, προέδρους τμήματος, Ε. Juhász, Α. Borg Barthet, U. Lohmus, Α. Prechal, C. G. Fernlund, J. L. da Cruz Vilaça και C. Vajda, δικαστές,

γενικός εισαγγελέας: Υ. Bot

γραμματέας: Μ. Aleksejev, υπάλληλος διοικήσεως,

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία και κατόπιν της επ' ακροατηρίου συζήτησεως της 27ης Νοεμβρίου 2012,

λαμβάνοντας υπόψη τις παρατηρήσεις που υπέβαλαν:

- η Air France SA, εκπροσωπούμενη από τον G. Toussaint, Rechtsanwalt,
- η Γερμανική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τη J. Kemper,
- η Γαλλική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τους G. de Bergues και M. Perrot,

* Γλώσσα διαδικασίας: η γερμανική.

- η Ιταλική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από την G. Palmieri, επικουρούμενη από την C. Colelli, avvocato dello Stato,
- η Πολωνική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τον M. Szpunar,
- η Κυβέρνηση του Ηνωμένου Βασιλείου, εκπροσωπούμενη από τον S. Ossowski, επικουρούμενο από τον M. D. Beard, barrister,
- η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, εκπροσωπούμενη από τους K. Simonsson και K.- P. Wojcik,

κατόπιν της αποφάσεως που έλαβε, αφού άκουσε τον γενικό εισαγγελέα, να εκδικάσει την υπόθεση χωρίς ανάπτυξη προτάσεων,

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

- 1 Η αίτηση προδικαστικής αποφάσεως αφορά την ερμηνεία των άρθρων 6 και 7 του κανονισμού (ΕΚ) 261/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Φεβρουαρίου 2004, για τη θέσπιση κοινών κανόνων αποζημίωσης των επιβατών αεροπορικών μεταφορών και παροχής βοήθειας σε αυτούς σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης και ματαίωσης ή μεγάλης καθυστέρησης της πτήσης και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) 295/91 (ΕΕ L 46, σ. 1).
- 2 Η αίτηση αυτή υποβλήθηκε στο πλαίσιο ένδικης διαφοράς μεταξύ, αφενός, της εταιρίας Air France SA (στο εξής: Air France) και, αφετέρου, του H.-G. και της L.-T. Folkerts, εκ των οποίων η δεύτερη διέθετε κράτηση για να ταξιδέψει από τη Βρέμη (Γερμανία) στην Ασουνσιόν (Παραγουάη), μέσω Παρισίων (Γαλλία) και São Paulo (Βραζιλία), σχετικά με την αποκατάσταση της ζημίας την οποία διατείνεται ότι υπέστη εξαιτίας της καθυστέρησης με την οποία αφίχθη στον τελικό προορισμό της.

Το νομικό πλαίσιο

Το διεθνές δίκαιο

- 3 Η Σύμβαση για την ενοποίηση ορισμένων κανόνων στις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές (στο εξής: Σύμβαση του Μόντρεαλ), η οποία συνάφθηκε στο Μόντρεαλ στις 28 Μαΐου 1999, υπογράφηκε από την Ευρωπαϊκή Κοινότητα στις 9 Δεκεμβρίου 1999 και εγκρίθηκε εξ ονόματός της με την απόφαση 2001/539/ΕΚ του Συμβουλίου, της 5ης Απριλίου 2001 (ΕΕ L 194, σ. 38).
- 4 Το κεφάλαιο III της Συμβάσεως του Μόντρεαλ, το οποίο φέρει τον τίτλο «Ευθύνη του μεταφορέα και έκταση της αποζημίωσης για ζημία», περιλαμβάνει τα άρθρα 17 έως 37.
- 5 Το άρθρο 19 της Συμβάσεως αυτής, το οποίο φέρει τον τίτλο «Καθυστέρηση», ορίζει ότι:

«Ο μεταφορέας ευθύνεται για τη ζημία που προκαλείται εξ αιτίας της καθυστέρησης της αεροπορικής μεταφοράς επιβατών, αποσκευών ή φορτίου. Ωστόσο, ο μεταφορέας δεν ευθύνεται για τη ζημία που προκαλείται λόγω καθυστέρησης εάν αποδείξει ότι αυτός, οι υπάλληλοι και οι πράκτορές του έλαβαν όλα τα μέτρα τα οποία μπορούν να επιβάλλονται ευλόγως για να αποφευχθεί η ζημία ή ότι ήταν αδύνατον σε αυτόν ή τους υπαλλήλους ή τους πράκτορές του να λάβουν τα εν λόγω μέτρα.»
- 6 Το άρθρο 22, παράγραφος 1, της εν λόγω Συμβάσεως περιορίζει την ευθύνη του μεταφορέα σε περίπτωση ζημίας των επιβατών λόγω καθυστέρησης στο ποσό των 4 150 ειδικών τραβηκτικών δικαιωμάτων ανά επιβάτη.

Το δίκαιο της Ένωσης

- 7 Η πρώτη έως και η τέταρτη και η δέκατη πέμπτη αιτιολογική σκέψη του κανονισμού 261/2004 έχουν ως εξής:

- «(1) Η ανάληψη δράσης από την Κοινότητα στο πεδίο των αερομεταφορών θα πρέπει να αποβλέπει, μεταξύ άλλων, στην εξασφάλιση υψηλού επιπέδου προστασίας του επιβατικού κοινού. Θα πρέπει εξάλλου να ληφθούν πλήρως υπόψη οι απαιτήσεις προστασίας των καταναλωτών.
- (2) Η άρνηση επιβίβασης και οι ματαιώσεις πτήσεων ή οι μεγάλες καθυστερήσεις προκαλούν σοβαρή αναστάτωση και ταλαιπωρία στους επιβάτες.
- (3) Παρά το γεγονός ότι ο κανονισμός (ΕΟΚ) 295/91 του Συμβουλίου, της 4ης Φεβρουαρίου 1991, για τη θέσπιση κοινών κανόνων σχετικών με ένα σύστημα αντισταθμιστικών παροχών σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης κατά τις τακτικές αεροπορικές μεταφορές [(ΕΕ L 36, σ. 5)] διαμόρφωσε τις βασικές προϋποθέσεις προστασίας των επιβατών, ο αριθμός επιβατών στους οποίους παρά τη θέλησή τους δεν επιτρέπεται να επιβιβασθούν παραμένει πολύ υψηλός, όπως και ο αριθμός των επιβατών που θίγονται από ματαιώσεις χωρίς προειδοποίηση και μεγάλες καθυστερήσεις.
- (4) Η Κοινότητα θα πρέπει συνεπώς να ανυψώσει το επίπεδο προστασίας που προβλέπει ο εν λόγω κανονισμός, για να ενισχυθούν τα δικαιώματα των επιβατών, αφενός, και για να εξασφαλισθεί ότι οι αερομεταφορείς δρουν υπό εναρμονισμένους όρους μέσα σε μια ελευθερωμένη αγορά, αφετέρου.

[...]

- (15) Θα πρέπει να θεωρείται ότι υπάρχουν έκτακτες περιστάσεις εάν μια απόφαση διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας σε σχέση με συγκεκριμένο αεροσκάφος μία συγκεκριμένη ημέρα έχει ως αποτέλεσμα μακρά καθυστέρηση, ολονύκτια καθυστέρηση ή ματαίωση μιας ή περισσότερων πτήσεων του εν λόγω αεροσκάφους, ακόμη και αν ο συγκεκριμένος αερομεταφορέας είχε λάβει όλα τα εύλογα μέτρα για να αποφύγει τις καθυστερήσεις ή τις ματαιώσεις.»
- 8 Το άρθρο 1, παράγραφος 1, του κανονισμού 261/2004, το οποίο φέρει τον τίτλο «Αντικείμενο», προβλέπει ότι:

«1. Ο παρών κανονισμός θεσπίζει, υπό τους ακόλουθους προσδιοριζόμενους όρους, τα ελάχιστα δικαιώματα των επιβατών σε περίπτωση:

- α) άρνησης επιβίβασης παρά τη θέλησή τους·
- β) ματαίωσης της πτήσης τους·
- γ) καθυστέρησης της πτήσης τους.»

- 9 Κατά το άρθρο 2 του κανονισμού 261/2004, το οποίο φέρει τον τίτλο «Ορισμοί»:

«Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, νοείται ως:

[...]

η) “τελικός προορισμός”, ο προορισμός ο οποίος αναγράφεται στο εισιτήριο που προσκομίζεται στον έλεγχο εισιτηρίων ή, στην περίπτωση πτήσεων με άμεση ανταπόκριση, ο προορισμός της τελευταίας πτήσης· οι διαθέσιμες εναλλακτικές ανταποκρίσεις πτήσεων δεν λαμβάνονται υπόψη εφόσον τηρείται ο προγραμματισμένος χρόνος αφίξεως·

[...]».

10 Το άρθρο 5 του κανονισμού 261/2004, που φέρει τον τίτλο «Ματαίωση», ορίζει τα εξής:

«1. Σε περίπτωση ματαίωσης πτήσης, οι επιβάτες δικαιούνται:

- α) βοήθεια από τον πραγματικό αερομεταφορέα, σύμφωνα με το άρθρο 8, και
- β) βοήθεια από τον πραγματικό αερομεταφορέα σύμφωνα με το άρθρο 9, παράγραφος 1, στοιχείο α', και παράγραφος 2, καθώς και βοήθεια σύμφωνα με το άρθρο 9, παράγραφος 1, στοιχεία β' και γ', σε περίπτωση μεταφοράς με άλλη πτήση, όταν ο ευλόγως αναμενόμενος χρόνος αναχωρήσεως της νέας πτήσεως είναι τουλάχιστον η επόμενη μέρα από τον χρόνο αναχωρήσεως που είχε ορισθεί για την ματαιωθείσα πτήση, και
- γ) αποζημίωση από τον πραγματικό αερομεταφορέα σύμφωνα με το άρθρο 7, εκτός αν:
 - i) έχουν πληροφορηθεί τη ματαίωση δύο εβδομάδες τουλάχιστον πριν την προγραμματισμένη ώρα αναχώρησης, ή
 - ii) έχουν πληροφορηθεί τη ματαίωση μία έως δύο εβδομάδες πριν την προγραμματισμένη ώρα αναχώρησης και τους προσφέρεται μεταφορά με εναλλακτική πτήση, που τους επιτρέπει να φύγουν όχι περισσότερο από δύο ώρες νωρίτερα από την προγραμματισμένη ώρα αναχώρησης και να φτάσουν στον τελικό τους προορισμό λιγότερο από τέσσερις ώρες μετά την προγραμματισμένη ώρα άφιξης, ή
 - iii) έχουν πληροφορηθεί τη ματαίωση λιγότερο από επτά ημέρες πριν από την προγραμματισμένη ώρα αναχώρησης και τους προσφέρεται μεταφορά με άλλη πτήση, που τους επιτρέπει να φύγουν όχι περισσότερο από μία ώρα νωρίτερα από την προγραμματισμένη ώρα αναχώρησης και να φτάσουν στον τελικό τους προορισμό λιγότερο από δύο ώρες μετά την προγραμματισμένη ώρα άφιξης.

[...]

3. Ο πραγματικός αερομεταφορέας δεν υποχρεούται να πληρώσει αποζημίωση σύμφωνα με το άρθρο 7 αν μπορεί να αποδείξει ότι η ματαίωση έχει προκληθεί από έκτακτες περιστάσεις οι οποίες δεν θα μπορούσαν να αποφευχθούν ακόμη και αν είχαν ληφθεί όλα τα εύλογα μέτρα.

[...]»

11 Το άρθρο 6 του κανονισμού 261/2004, το οποίο φέρει τον τίτλο «Καθυστέρηση», έχει ως εξής:

«1. Όταν πραγματικός αερομεταφορέας εκτιμά εύλογα ότι μια πτήση θα έχει καθυστέρηση σε σχέση με την προγραμματισμένη ώρα αναχώρησής της:

- α) δύο ώρες ή περισσότερο προκειμένου για όλες τις πτήσεις έως 1 500 χιλιομέτρων, ή
- β) τρεις ώρες ή περισσότερο προκειμένου για όλες τις ενδοκοινοτικές πτήσεις άνω των 1 500 χιλιομέτρων και για όλες τις άλλες πτήσεις μεταξύ 1 500 και 3 500 χιλιομέτρων, ή

- γ) τέσσερις ώρες ή περισσότερο προκειμένου για πτήσεις που δεν εμπίπτουν στα στοιχεία α' ή β',
παρέχει στους επιβάτες:
- i) τη βοήθεια που προβλέπεται στο άρθρο 9, παράγραφος 1, στοιχείο α', και παράγραφος 2, και
 - ii) όταν ο ευλόγως αναμενόμενος χρόνος αναχώρησης είναι τουλάχιστον η επόμενη μέρα από τον χρόνο αναχώρησης που είχε ανακοινωθεί προηγουμένως, τη βοήθεια του άρθρου 9, παράγραφος 1, στοιχεία β' και γ', και
 - iii) όταν η καθυστέρηση είναι τουλάχιστον πέντε ώρες, τη βοήθεια του άρθρου 8, παράγραφος 1, στοιχείο α'.

2. Εν πάση περιπτώσει, η βοήθεια παρέχεται μέσα στα χρονικά όρια που ορίζονται ανωτέρω για κάθε κατηγορία απόστασης.»

- 12 Το άρθρο 7 του κανονισμού 261/2004, το οποίο φέρει τον τίτλο «Δικαίωμα αποζημίωσης», προβλέπει τα εξής:

«1. Όταν γίνεται παραπομπή στο παρόν άρθρο, ο επιβάτης λαμβάνει αποζημίωση ύψους:

- α) 250 ευρώ για όλες τις πτήσεις έως και 1 500 χιλιομέτρων·
- β) 400 ευρώ για όλες τις ενδοκοινοτικές πτήσεις άνω των 1 500 χιλιομέτρων και όλες τις άλλες πτήσεις μεταξύ 1 500 και 3 500 χιλιομέτρων·
- γ) 600 ευρώ για όλες τις πτήσεις που δεν εμπίπτουν στα στοιχεία α' ή β'.

Για τον προσδιορισμό της σχετικής απόστασης, λαμβάνεται ως βάση ο τελευταίος προορισμός στον οποίο ο επιβάτης θα φθάσει καθυστερημένα μετά την προγραμματισμένη ώρα εξαιτίας της άρνησης επιβίβασης [ή της ματαίωσης].

2. Όταν προσφέρεται στους επιβάτες μεταφορά στον τελικό τους προορισμό με άλλη πτήση σύμφωνα με το άρθρο 8, η ώρα άφιξης της οποίας δεν υπερβαίνει την προγραμματισμένη ώρα άφιξης της πτήσης για την οποία είχε αρχικά κρατηθεί η θέση κατά:

- α) δύο ώρες για όλες τις πτήσεις έως [και] 1 500 χιλιομέτρων ή
- β) τρεις ώρες για όλες τις ενδοκοινοτικές πτήσεις άνω των 1 500 χιλιομέτρων και για όλες τις άλλες πτήσεις μεταξύ 1 500 και 3 500 χιλιομέτρων ή
- γ) τέσσερις ώρες προκειμένου για όλες τις πτήσεις που δεν εμπίπτουν στα στοιχεία α' ή β',

ο πραγματικός αερομεταφορέας μπορεί να μειώσει την αποζημίωση που προβλέπεται στην παράγραφο 1 κατά 50 %.

[...]»

13 Το άρθρο 8 του κανονισμού 261/2004, το οποίο φέρει τον τίτλο «Δικαίωμα επιστροφής χρημάτων ή μεταφοράς με άλλη πτήση», ορίζει τα εξής:

«1. Όταν γίνεται παραπομπή στο παρόν άρθρο, παρέχεται στον επιβάτη η δυνατότητα να επιλέξει:

α)

— την εντός επτά ημερών επιστροφή, με τους τρόπους που αναφέρονται στο άρθρο 7, παράγραφος 3, του πλήρους αντιτίμου του εισιτηρίου του, στην τιμή που το αγόρασε, για το μέρος ή τα μέρη του ταξιδιού που δεν πραγματοποιήθηκαν και για το μέρος ή τα μέρη του ταξιδιού που ήδη πραγματοποιήθηκαν, εφόσον η πτήση δεν έχει πια νόημα σε σχέση με το αρχικό ταξιδιωτικό του σχέδιο, καθώς επίσης, αν συντρέχει η περίπτωση,

— πτήση επιστροφής στο αρχικό σημείο αναχώρησής του το νωρίτερο δυνατόν·

β) τη μεταφορά του με την ενωρίτερη δυνατή πτήση, υπό συγκρίσιμες συνθήκες μεταφοράς, στον τελικό του προορισμό, ή

γ) τη μεταφορά του, υπό συγκρίσιμες συνθήκες μεταφοράς, στον τελικό του προορισμό άλλη ημέρα που τον εξυπηρετεί εφόσον υπάρχει διαθεσιμότητα.

[...]»

14 Το άρθρο 9 του κανονισμού 261/2004, το οποίο φέρει τον τίτλο «Δικαίωμα φροντίδας», ορίζει τα εξής:

«1. Όταν γίνεται παραπομπή στο παρόν άρθρο, προσφέρονται δωρεάν στους επιβάτες:

α) γεύματα και αναψυκτικά ανάλογα του χρόνου αναμονής τους,

β) διανυκτέρευση σε ξενοδοχείο όταν αποβαίνει αναγκαία η παραμονή τους:

— επί μία ή περισσότερες νύκτες, ή

— επί διάστημα επιπλέον εκείνου που σχεδίαζε ο επιβάτης·

γ) μεταφορά μεταξύ αερολιμένα και καταλύματος (ξενοδοχείου ή άλλου).

2. Επιπλέον, προσφέρονται δωρεάν στους επιβάτες δύο τηλεφωνήματα, τέλεξ ή φαξ ή μηνύματα ηλεκτρονικού ταχυδρομείου.

3. Κατά την εφαρμογή του παρόντος άρθρου, ο πραγματικός αερομεταφορέας αποδίδει ιδιαίτερη προσοχή στις ανάγκες των προσώπων μειωμένης κινητικότητας και των τυχόν συνοδών τους, καθώς και στις ανάγκες των ασυνόδευτων παιδιών.»

15 Το άρθρο 13 του κανονισμού 261/2004, το οποίο φέρει τον τίτλο «Δικαίωμα αποζημίωσης», ορίζει ότι:

«Σε περίπτωση που ένας πραγματικός αερομεταφορέας καταβάλει την αποζημίωση ή εκπληρώσει τις υπόλοιπες υποχρεώσεις του βάσει του παρόντος κανονισμού, καμία διάταξη του παρόντος κανονισμού δεν μπορεί να ερμηνευθεί ως περιοριστική του δικαιώματός του να απαιτήσει αποζημίωση από οποιοδήποτε πρόσωπο, συμπεριλαμβανομένων των τρίτων, σύμφωνα με το [εφαρμοστέο εθνικό δίκαιο]. Ειδικότερα, ο παρών κανονισμός ουδόλως περιορίζει το δικαίωμα του πραγματικού αερομεταφορέα να διεκδικήσει αποζημίωση από ταξιδιωτικό πράκτορα ή άλλο πρόσωπο με το οποίο έχει [συνάψει] σύμβαση. Παρομοίως, καμία διάταξη του παρόντος κανονισμού δεν μπορεί να ερμηνευθεί ως περιορίζουσα το δικαίωμα ταξιδιωτικού πράκτορα ή τρίτου προσώπου, διάφορου από

επιβάτη, με τον οποίον [έχει συνάψει σύμβαση] ο πραγματικός αερομεταφορέας, να απαιτήσει επιστροφή ή [αποκατάσταση της ζημίας] από τον εν λόγω πραγματικό αερομεταφορέα βάσει των εφαρμοστέων διατάξεων της οικείας νομοθεσίας.»

Τα πραγματικά περιστατικά της διαφοράς της κύριας δίκης και τα προδικαστικά ερωτήματα

- 16 Η L.-T. Folkerts είχε κράτηση αεροπορικού ταξιδιού για να μεταβεί από τη Βρέμη στην Ασουνσιόν, μέσω Παρισίων και São Paulo.
- 17 Βάσει του αρχικού προγραμματισμού του ταξιδιού, το αεροπλάνο στο οποίο θα επιβιβαζόταν η L.-T. Folkerts επρόκειτο να απογειωθεί από τη Βρέμη την 16η Μαΐου 2006 στις 06:30 και να αφίχθαι στον τελικό προορισμό, την Ασουνσιόν, την ίδια ημέρα στις 23:30.
- 18 Η πτήση από τη Βρέμη προς το Παρίσι, την οποία εκτελούσε η εταιρία Air France, καθυστέρησε να αναχωρήσει και το αεροσκάφος απογειώθηκε μόλις λίγο πριν τις εννέα, δηλαδή με καθυστέρηση περίπου δύομισι ωρών σε σχέση με την προγραμματισμένη ώρα αναχώρησης. Η L.-T. Folkerts, η οποία κατά την αναχώρησή της από τη Βρέμη είχε ήδη στην κατοχή της τις κάρτες επιβιβάσεως για το σύνολο των πτήσεων του ταξιδιού της, αφίχθη στο Παρίσι μετά την απογείωση του αεροσκάφους της εταιρίας Air France το οποίο θα εκτελούσε την ανταπόκριση προς το São Paulo. Η Air France μετέφερε την κράτηση της L.-T. Folkerts σε επόμενη πτήση προς São Paulo. Εξαιτίας της καθυστερημένης αφίξεώς της στο São Paulo, η L.-T. Folkerts δεν πρόλαβε την αρχικώς προγραμματισμένη ανταπόκριση προς Ασουνσιόν. Αφίχθη, επομένως, στην Ασουνσιόν μόλις τη 17η Μαΐου 2006 στις 10:30, δηλαδή με καθυστέρηση έντεκα ωρών σε σχέση με την αρχικώς προγραμματισμένη ώρα αφίξεως.
- 19 Πρωτοδίκως και, εν συνεχεία, κατόπιν εφέσεως, η εταιρία Air France υποχρεώθηκε να καταβάλει στην L.-T. Folkerts αποζημίωση η οποία περιελάμβανε, μεταξύ άλλων, και ποσό 600 ευρώ επιδικασθέν βάσει του άρθρου 7, παράγραφος 1, στοιχείο γ', του κανονισμού 261/2004.
- 20 Κατόπιν τούτου, η Air France άσκησε αναίρεση ενώπιον του Bundesgerichtshof.
- 21 Το αιτούν δικαστήριο εκτιμά ότι η επίλυση αυτής της ένδικης διαφοράς εξαρτάται από το αν η L.-T. Folkerts έχει, έναντι της Air France, αξίωση αποζημιώσεως κατ' εφαρμογήν του άρθρου 7 του κανονισμού 261/2004.
- 22 Το αιτούν δικαστήριο εκτιμά, συγκεκριμένα, ότι η L.-T. Folkerts δικαιούται αποζημίωση ύψους 600 ευρώ μόνον εφόσον γίνει δεκτό ότι η νομολογία του Δικαστηρίου (απόφαση της 19ης Νοεμβρίου 2009, C-402/07 και C-432/07, Sturgeon κ.λπ., Συλλογή 2009, σ. I-10923) –βάσει της οποίας γίνεται δεκτό ότι ο επιβάτης έχει δικαίωμα αποζημιώσεως κατ' εφαρμογήν του άρθρου 7, παράγραφος 1, του κανονισμού 261/2004 και σε περίπτωση μεγάλης καθυστέρησης– τυγχάνει εφαρμογής και στις περιπτώσεις κατά τις οποίες δεν σημειώθηκε καθυστέρηση σε σχέση με την προγραμματισμένη ώρα αναχώρησης, κατά την έννοια του άρθρου 6, παράγραφος 1, του κανονισμού αυτού, πλην όμως ο επιβάτης αφίχθη στον τελικό προορισμό με καθυστέρηση διάρκειας ίσης ή μεγαλύτερης των τριών ωρών σε σχέση με την αρχικώς προγραμματισμένη ώρα αφίξεως.
- 23 Επομένως, κατά το αιτούν δικαστήριο, το ζήτημα αν η προβαλλόμενη από τη νυν αναιρεσίβλητο αξίωση αποζημιώσεως είναι βάσιμη εξαρτάται από το αν είναι δυνατή η εφαρμογή του άρθρου 7, παράγραφος 1, του κανονισμού 261/2004 μολοντί δεν υπήρξε καμία καθυστέρηση κατά την έννοια του άρθρου 6, παράγραφος 1, του ιδίου αυτού κανονισμού. Συγκεκριμένα, κατά το Bundesgerichtshof, βάσει του σκεπτικού της προμνημονευθείσας αποφάσεως Sturgeon κ.λπ. δεν διευκρινίζεται αν το καθοριστικό στοιχείο για τη θεμελίωση αξιώσεως αποζημιώσεως, κατ' εφαρμογήν του άρθρου 7, παράγραφος 1, του κανονισμού 261/2004 είναι αποκλειστικά η μεγάλη διάρκεια της καθυστέρησης κατά την άφιξη στον τελικό προορισμό ή αν η ύπαρξη αξιώσεως αποζημιώσεως λόγω τέτοιας

καθυστερήσεως εξαρτάται και από το αν πληρούνται οι προϋποθέσεις εφαρμογής του άρθρου 6, παράγραφος 1, του κανονισμού αυτού, δηλαδή από το αν η επίμαχη πτήση είχε ήδη καθυστέρηση και κατά την αναχώρηση, κατά τρόπο που να υπερβαίνει τα όρια που θέτει η διάταξη αυτή.

- 24 Υπό τις συνθήκες αυτές, το Bundesgerichtshof αποφάσισε να αναστείλει την ενώπιόν του διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο τα ακόλουθα προδικαστικά ερωτήματα:

«1) Έχει ο επιβάτης πτήσεως δικαίωμα αποζημιώσεως κατ' εφαρμογήν του άρθρου 7 του κανονισμού 261/2004 σε περίπτωση κατά την οποία η πτήση του καθυστέρησε να αναχωρήσει για χρονικό διάστημα μικρότερο του ορίου που προβλέπεται στο άρθρο 6, παράγραφος 1, του κανονισμού [αυτού], αλλά αφίχθη στον τελικό προορισμό με καθυστέρηση τριών τουλάχιστον ωρών σε σχέση με την προγραμματισμένη ώρα αφίξεως;

- 2) Σε περίπτωση αρνητικής απαντήσεως στο πρώτο ερώτημα:

Πρέπει η καθυστέρηση, κατά το άρθρο 6, παράγραφος 1, του κανονισμού [261/2004] να προσδιορίζεται, σε περίπτωση αεροπορικού ταξιδιού που περιλαμβάνει πλείονα σκέλη, βάσει ενός εκάστου από τα διάφορα αυτά σκέλη, η βάσει της αποστάσεως από τον τελικό προορισμό;»

Επί των προδικαστικών ερωτημάτων

Επί του πρώτου ερωτήματος

- 25 Με το πρώτο ερώτημά του, το αιτούν δικαστήριο ερωτά, κατ' ουσίαν, αν το άρθρο 7 του κανονισμού 261/2004 έχει την έννοια ότι, βάσει του άρθρου αυτού, οφείλεται αποζημίωση στον επιβάτη πτήσεως με ανταποκρίσεις η οποία αναχώρησε με καθυστέρηση μικρότερη των ορίων εφαρμογής που προβλέπει το άρθρο 6 του εν λόγω κανονισμού, αλλά αφίχθη στον τελικό προορισμό με καθυστέρηση ίση ή μικρότερη των τριών ωρών σε σχέση με την προγραμματισμένη ώρα αφίξεως.
- 26 Πρέπει να υπομνησθεί καταρχάς ότι ο κανονισμός 261/2004 σκοπεύει, όπως προκύπτει από το άρθρο του 1, παράγραφος 1, στην κατοχύρωση ελάχιστων δικαιωμάτων των επιβατών αεροπορικών ταξιδιών σε τρεις διαφορετικές περιπτώσεις, συγκεκριμένα δε σε περίπτωση κατά την οποία δεν τους επιτρέπεται η επιβίβαση παρά τη θέλησή τους, σε περίπτωση ματαιώσεως της πτήσεώς τους και, τέλος, σε περίπτωση καθυστερήσεως της πτήσεώς τους.
- 27 Όπως προκύπτει, όμως, από το άρθρο 2 του κανονισμού 261/2004, στο οποίο παρατίθενται οι ορισμοί που ισχύουν για το σύνολο των διατάξεων του κανονισμού, αντιθέτως προς την περίπτωση κατά την οποία δεν επιτρέπεται η επιβίβαση και την περίπτωση της ματαιώσεως, η έννοια της καθυστερήσεως της πτήσεως δεν ορίζεται στο άρθρο αυτό.
- 28 Επιβάλλεται, εξάλλου, η διαπίστωση ότι ο κανονισμός 261/2004 αφορά δύο διαφορετικές περιπτώσεις καθυστερήσεως πτήσεως.
- 29 Αφενός, σε ορισμένες περιστάσεις, όπως είναι η καθυστέρηση πτήσεως κατά το άρθρο 6 του κανονισμού 261/2004, ο εν λόγω κανονισμός παραπέμπει αποκλειστικά στην καθυστέρηση σε σχέση με την προγραμματισμένη ώρα αναχωρήσεως.
- 30 Αφετέρου, σε άλλες περιπτώσεις, ο κανονισμός 261/2004 αφορά την καθυστέρηση ως προς την άφιξη της πτήσεως στον τελικό προορισμό. Έτσι, στο άρθρο 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ', περίπτωση iii, του κανονισμού 261/2004, ο νομοθέτης της Ένωσης συνάγει έννομες συνέπειες εκ του γεγονότος ότι οι

επιβάτες ματαιωθείσας πτήσεως στους οποίους ο αερομεταφορέας προσφέρει μεταφορά με άλλη πτήση φθάνουν στον τελικό προορισμό τους με ορισμένη καθυστέρηση σε σχέση με την προγραμματισμένη ώρα αφίξεως της πτήσεως που ματαιώθηκε.

31. Επισημαίνεται συναφώς ότι η εκ μέρους του κανονισμού 261/2004 μνεία διαφορετικών περιπτώσεων καθυστέρησης δεν αντιβαίνει στο άρθρο 19 της Συμβάσεως του Μόντρεαλ, η οποία αποτελεί αναπόσπαστο μέρος της έννομης τάξεως της Ένωσης (βλ. αποφάσεις της 10ης Ιανουαρίου 2006, C-344/04, IATA και ELFAA, Συλλογή 2006, σ. I-403, σκέψη 36, και της 6ης Μαΐου 2010, C-63/09, Walz, Συλλογή 2010, σ. I-4239, σκέψεις 19 και 20). Πράγματι, στο άρθρο αυτό μνημονεύεται η έννοια της «καθυστέρησης της αεροπορικής μεταφοράς επιβατών», χωρίς να διευκρινίζεται το στάδιο της μεταφοράς αυτής κατά το οποίο πρέπει να διαπιστώνεται η επίμαχη καθυστέρηση.
32. Δεύτερον, πρέπει να υπομνησθεί ότι το Δικαστήριο έχει κρίνει ότι σε περίπτωση μεγάλης καθυστέρησης, δηλαδή διάρκειας ίσης ή μεγαλύτερης των τριών ωρών, οι επιβάτες των πτήσεων που σημείωσαν τέτοια καθυστέρηση έχουν, όπως και οι επιβάτες των οποίων η αρχική πτήση ματαιώθηκε και στους οποίους ο αερομεταφορέας αδυνατεί να προσφέρει μεταφορά με άλλη πτήση υπό τους όρους που προβλέπει το άρθρο 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ', περίπτωση iii) του κανονισμού 261/2004, δικαίωμα αποζημίωσης βάσει του άρθρου 7 του κανονισμού 261/2004, δεδομένου ότι υφίστανται μη αναστρέψιμη απώλεια χρόνου και, ως εκ τούτου, ανάλογη αναστάτωση και ταλαιπωρία (βλ. προμνημονευθείσα απόφαση Sturgeon κ.λπ., σκέψεις 60 και 61, και απόφαση της 23ης Οκτωβρίου 2012, C-581/10 και C-629/10, Nelson κ.λπ., σκέψεις 34 και 40).
33. Δεδομένου ότι η αναστάτωση και ταλαιπωρία αυτή διαπιστώνεται, όσον αφορά τις πτήσεις που πραγματοποιούνται με καθυστέρηση, κατά την άφιξη στον τελικό προορισμό, το Δικαστήριο έχει αποφανθεί ότι η καθυστέρηση πρέπει να εκτιμάται, όσον αφορά την αποζημίωση κατά το άρθρο 7 του κανονισμού 261/2004, με γνώμονα την προγραμματισμένη ώρα αφίξεως στον προορισμό αυτόν (βλ. προμνημονευθείσες αποφάσεις Sturgeon κ.λπ., σκέψη 61, και Nelson κ.λπ., σκέψη 40).
34. Η έννοια, όμως, του «τελικού προορισμού» ορίζεται με το άρθρο 2, στοιχείο η', του κανονισμού 261/2004 ως ο προορισμός που αναγράφεται στο εισιτήριο το οποίο προσκομίζεται κατά τον έλεγχο εισιτηρίων ή, στην περίπτωση πτήσεων με ανταπόκριση, ο προορισμός της τελευταίας πτήσεως.
35. Ως εκ τούτου, στην περίπτωση αεροπορικού ταξιδιού με ανταποκρίσεις, λαμβάνεται αποκλειστικώς υπόψη, όσον αφορά την κατ' αποκοπή αποζημίωση που προβλέπεται στο άρθρο 7 του κανονισμού 261/2004, η καθυστέρηση που διαπιστώνεται σε σχέση με την προγραμματισμένη ώρα αφίξεως στον τελικό προορισμό, ο οποίος νοείται ως ο προορισμός της τελευταίας πτήσεως στην οποία επιβιβάζεται ο ενδιαφερόμενος επιβάτης.
36. Τρίτον, το άρθρο 6 του κανονισμού 261/2004, στο οποίο γίνεται μνεία της καθυστέρησης της πτήσεως σε σχέση με την προγραμματισμένη ώρα αναχωρήσεως, σκοπεί αποκλειστικώς, κατά το γράμμα του, στον καθορισμό των προϋποθέσεων για τη θεμελίωση δικαιώματος βοήθειας και φροντίδας, που προβλέπουν, αντιστοίχως, τα άρθρα 8 και 9 του εν λόγω κανονισμού.
37. Ως εκ τούτου, η κατ' αποκοπή αποζημίωση την οποία δικαιούται επιβάτης, δυνάμει του άρθρου 7 του κανονισμού 261/2004, σε περίπτωση κατά την οποία η πτήση του φθάνει στον τελικό προορισμό με καθυστέρηση τριών ωρών ή μεγαλύτερη σε σχέση με την προγραμματισμένη ώρα αφίξεως, δεν εξαρτάται από το αν πληρούνται οι προϋποθέσεις του άρθρου 6 του κανονισμού αυτού.
38. Εν συνεχεία, το γεγονός ότι στην περίπτωση πτήσεως όπως η επίμαχη στην υπόθεση της κύριας δίκης δεν σημειώθηκε καθυστέρηση, σε σχέση με την προγραμματισμένη ώρα αναχωρήσεως, υπερβαίνουσα τα όρια που θέτει το άρθρο 6 του κανονισμού 261/2004, δεν αναιρεί την υποχρέωση των αεροπορικών εταιριών να αποζημιώνουν τους επιβάτες τέτοιων πτήσεων, καθόσον η πτήση αφίχθη στον τελικό προορισμό με καθυστέρηση διάρκειας ίσης ή μεγαλύτερης των τριών ωρών.

- 39 Η αντίθετη λύση θα συνεπαγόταν αδικαιολόγητη διαφορά ως προς τη μεταχείριση, καθόσον οι επιβάτες πτήσεων που φθάνουν στον τελικό προορισμό τους με καθυστέρηση ίση ή μεγαλύτερη των τριών ωρών σε σχέση με την προγραμματισμένη ώρα αφίξεως θα αντιμετωπίζονταν με διαφορετικό τρόπο, αναλόγως του αν η καθυστέρηση της πτήσεώς τους σε σχέση με την προγραμματισμένη ώρα αναχωρήσεως υπερέβη ή όχι τα όρια που θέτει το άρθρο 6 του κανονισμού 261/2004, μολονότι η ταλαιπωρία και η αναστάτωση που υφίστανται οι επιβάτες εξαιτίας της μη αναστρέψιμης απώλειας χρόνου είναι όμοιες.
- 40 Τέταρτον, κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση, μνημονεύθηκαν, ιδίως από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, ορισμένα στατιστικά στοιχεία σχετικά, αφενός, με το σημαντικό μερίδιο που έχουν οι πτήσεις με ανταπόκριση στη μεταφορά επιβατών εντός του ευρωπαϊκού εναέριου χώρου και, αφετέρου, με το γεγονός ότι στην περίπτωση των πτήσεων αυτών είναι σύνηθες φαινόμενο να σημειώνονται καθυστερήσεις, διάρκειας ίσης ή μεγαλύτερης των τριών ωρών, κατά την άφιξη στον τελικό προορισμό, λόγω του ότι οι ενδιαφερόμενοι επιβάτες δεν προλαβαίνουν να επιβιβασθούν στις πτήσεις ανταποκρίσεως.
- 41 Επισημαίνεται συναφώς ότι, πράγματι, η υποχρέωση αποζημιώσεως των επιβατών των επίμαχων πτήσεων, σύμφωνα με τους όρους της κατ' αποκοπήν αποζημιώσεως του άρθρου 7 του κανονισμού 261/2004, έχει σαφείς οικονομικές συνέπειες για τους αερομεταφορείς (βλ., σχετικώς, προμνημονευθείσα απόφαση Nelson κ.λπ., σκέψη 76).
- 42 Εντούτοις, επιβάλλεται η επισήμανση ότι αφενός μεν οι οικονομικές συνέπειες αυτές δεν μπορούν να θεωρηθούν υπέρμετρες λαμβανομένου υπόψη του σκοπού της υψηλού επιπέδου προστασίας των επιβατών αεροπορικών ταξιδιών (προμνημονευθείσα απόφαση Nelson κ.λπ., σκέψη 76), αφετέρου δε το πραγματικό εύρος των εν λόγω οικονομικών συνεπειών μπορεί να περιορισθεί με γνώμονα τα εξής τρία στοιχεία.
- 43 Καταρχάς, πρέπει να υπομνησθεί ότι ο αερομεταφορέας δεν υποχρεούται να καταβάλει την αποζημίωση αυτή εφόσον δύναται να αποδείξει ότι η ματαίωση ή η μεγάλη καθυστέρηση οφείλεται σε έκτακτες περιστάσεις οι οποίες δεν θα μπορούσαν να αποφευχθούν ακόμη και αν είχαν ληφθεί όλα τα εύλογα μέτρα, δηλαδή σε περιστάσεις που εκφεύγουν του ουσιαστικού ελέγχου του αερομεταφορέα (απόφαση της 22ας Δεκεμβρίου 2008, C-549/07, Wallentin-Hermann, Συλλογή 2008, σ. I-11061, σκέψη 34, και προμνημονευθείσα απόφαση Nelson κ.λπ., σκέψη 79).
- 44 Εν συνεχεία, επιβάλλεται να επισημανθεί ότι οι αερομεταφορείς αυτοί εκπληρώνουν τις υποχρεώσεις που υπέχουν από τον κανονισμό 261/2004 χωρίς να θίγεται το δικαίωμά τους να αξιώσουν αποζημίωση από οποιοδήποτε πρόσωπο προκάλεσε την καθυστέρηση, περιλαμβανομένων και τρίτων, όπως προβλέπει το άρθρο 13 του κανονισμού αυτού (προμνημονευθείσα απόφαση Nelson κ.λπ., σκέψη 80).
- 45 Εξάλλου, το ποσό της αποζημιώσεως, το οποίο καθορίζεται στα 250, στα 400 και στα 600 ευρώ, αναλόγως της αποστάσεως που καλύπτει η οικεία πτήση, μπορεί να μειωθεί κατά 50 %, σύμφωνα με το άρθρο 7, παράγραφος 2, στοιχείο γ', του κανονισμού 261/2004, εφόσον η καθυστέρηση, προκειμένου περί πτήσεως που δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 7, παράγραφος 2, στοιχεία α' και β', του κανονισμού αυτού, δεν υπερβαίνει τις τέσσερις ώρες (προμνημονευθείσες αποφάσεις Sturgeon κ.λπ., σκέψη 63, και Nelson κ.λπ., σκέψη 78).
- 46 Τέλος, εν πάση περιπτώσει, από τη νομολογία προκύπτει ότι η σπουδαιότητα του σκοπού της προστασίας των καταναλωτών, περιλαμβανομένων, ως εκ τούτου, των επιβατών αεροπορικών ταξιδιών, δύναται να δικαιολογήσει ακόμη και σημαντικές αρνητικές οικονομικές συνέπειες τις οποίες υφίστανται ορισμένες επιχειρήσεις (προμνημονευθείσα απόφαση Nelson κ.λπ., σκέψη 81 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία).

- 47 Λαμβανομένων υπόψη των ανωτέρω, στο πρώτο προδικαστικό ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι το άρθρο 7 του κανονισμού 261/2004 έχει την έννοια ότι οφείλεται αποζημίωση, βάσει του εν λόγω άρθρου, στον επιβάτη πτήσεως με ανταποκρίσεις η οποία αναχώρησε με καθυστέρηση μικρότερη των ορίων εφαρμογής που προβλέπει το άρθρο 6 του εν λόγω κανονισμού, αλλά αφίχθη στον τελικό προορισμό με καθυστέρηση ίση ή μικρότερη των τριών ωρών σε σχέση με την προγραμματισμένη ώρα αφίξεως, δεδομένου ότι η αποζημίωση αυτή δεν εξαρτάται από την ύπαρξη καθυστερήσεως κατά την αναχώρηση και, κατά συνέπεια, από το αν πληρούνται οι προϋποθέσεις του ως άνω άρθρου 6.

Επί του δευτέρου ερωτήματος

- 48 Δεδομένου ότι στο πρώτο ερώτημα δόθηκε καταφατική απάντηση, παρέλκει η απάντηση στο δεύτερο ερώτημα.

Επί των δικαστικών εξόδων

- 49 Δεδομένου ότι η παρούσα διαδικασία έχει ως προς τους διαδίκους της κύριας δίκης τον χαρακτήρα παρεμπίπτοντος που ανέκυψε ενώπιον του εθνικού δικαστηρίου, σ' αυτό εναπόκειται να αποφανθεί επί των δικαστικών εξόδων. Τα έξοδα στα οποία υποβλήθηκαν όσοι υπέβαλαν παρατηρήσεις στο Δικαστήριο, πλην των ως άνω διαδίκων, δεν αποδίδονται.

Για τους λόγους αυτούς, το Δικαστήριο (τμήμα μείζονος συνθέσεως) αποφαινεται:

Το άρθρο 7 του κανονισμού (ΕΚ) 261/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Φεβρουαρίου 2004, για τη θέσπιση κοινών κανόνων αποζημίωσης των επιβατών αεροπορικών μεταφορών και παροχής βοήθειας σε αυτούς σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης και ματαίωσης ή μεγάλης καθυστέρησης της πτήσης και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) 295/91, έχει την έννοια ότι οφείλεται αποζημίωση, βάσει του εν λόγω άρθρου, στον επιβάτη πτήσεως με ανταποκρίσεις η οποία αναχώρησε με καθυστέρηση μικρότερη των ορίων εφαρμογής που προβλέπει το άρθρο 6 του εν λόγω κανονισμού, αλλά αφίχθη στον τελικό προορισμό με καθυστέρηση ίση ή μικρότερη των τριών ωρών σε σχέση με την προγραμματισμένη ώρα αφίξεως, δεδομένου ότι η αποζημίωση αυτή δεν εξαρτάται από την ύπαρξη καθυστερήσεως κατά την αναχώρηση και, κατά συνέπεια, από το αν πληρούνται οι προϋποθέσεις του ως άνω άρθρου 6.

(υπογραφές)